

平成4年那審第46号

漁船姫神丸運航阻害事件 〔簡易〕

言渡年月日 平成4年12月10日

審判庁 門司地方海難審判庁那覇支部（笹岡政英）

副理事官 上原直

受審人 A

職 名 船長

海技免状 一級小型船舶操縦士免状

損 害

主機、ガスケットパッキンが4番シリンダの船尾側で破損

原 因

主機の点検不十分

裁 決 主 文

本件運航阻害は、主機整備後のガス漏れの点検が不十分で、シリンダヘッドとシリンダライナとの接合部から燃焼ガスが吹き抜けたことに因って発生したものである。

受審人Aを戒告する。

適 条

海難審判法第4条第2項、同法第5条第1項第3号

裁決理由の要旨

（事実）

船 種 船 名 漁船姫神丸

総 ト ン 数 3トン

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 66キロワット

事件発生の年月日時刻及び場所

平成4年8月10日午後3時30分ごろ

北緯28度48分、東経129度19分付近

姫神丸は、昭和58年3月に進水した、長さ8.40メートル、幅2.50メートル及び深さ0.78メートル最大搭載人員8人のFRP製遊漁兼用漁船で、漁ろうに従事するとき距岸12海里以内を、

その他の場合平水区域をそれぞれ航行区域とし、船体中央の機関室に主機としてB社製造定格回転数毎分2,500の4CHK-T型間接冷却式過給機付4サイクル4シリンダ・ディーゼル機関を備え、操舵室に潤滑油圧力低下及び冷却清水温度上昇の各警報装置を設け、同室で主機を遠隔操縦することができるようになっていた。

主機のシリンダヘッドは、4シリンダ一体型で、組立に際してシリンダライナ及びシリンダブロックとの接合部に、縦540ミリメートル（以下「ミリ」という。）、横205ミリ及び厚さ約1.5ミリの一体型に形成されたガスケットパッキンを挟み、合計18本のスタッドボルトに当てがった各シリンダヘッド締付ナットを17キログラム・メートルのトルクで平均に締め付けるようになっていた。

受審人Aは、平成元年3月に本船を購入し、以後船長として乗り組み鹿児島県宝島周辺で一本釣り漁業に従事していた者で、同島に機関の整備工場がないことから、主機の部品等を直接メーカーから取り寄せ、取扱説明書を見ながら整備していたけれども、トルクレンチを所持しなかったので、主要部分の締め付けは勘に頼らざるを得ず、同4年5月17日から7月20日にかけて主機を開放整備した際、シリンダヘッド締付ナットのうち4番シリンダの部分が締め付け不足となり、その後主機を回転数毎分2,400にかけて小宝島周辺などの漁場に出漁したとき、同月27日に航行区域を超えて主機を同回転数にかけ同県名瀬港に向け所用で航行したとき、4番シリンダの船尾側のシリンダヘッド接合部から燃焼ガスが漏れ出し、徐々に増加したが、運転中シリンダヘッドの接合部に手を当てるなどしてガス漏れの有無を点検しなかったため、前示異状に気付かなかった。

こうして本船は、A受審人が名瀬市での所用を終えて帰港するため単独で乗り組み、同年8月10日午前11時船首0.50メートル船尾0.80メートルの喫水で名瀬港を発し、港外に出た後から主機を回転数毎分1,500にかけて約3時間引き縄漁を行い、同日午後2時ごろ主機を回転数毎分2,200にかけて宝島に向け進行したが、そのころシリンダヘッドの接合部から燃焼ガスの漏れ出しが激しくなり、同3時30分ごろ北緯28度48分、東経129度19分ばかりの地点に達したとき、機関室で異音が発生するとともに煙突から白煙が出たことから、平田受審人が回転数毎分500に出力を減じているうち主機は停止し、再始動を試みたが果たせず運航不能となった。

当時、天候は晴で、風はほとんどなく、海上は平穏であった。

A受審人は、2時間ほど主機を放冷してシリンダヘッドを開放したところ、ガスケットパッキンが4番シリンダの船尾側で破損し、同部から燃焼ガスが吹き抜けていたことが分かり、排気管の接合部に用いられているパッキンとシリンダヘッドのそれとの材質が同じように思われたことから、破損箇所を排気管用パッキンで補修し、冷却水通路周辺に液体パッキンを塗布したうえ、シリンダヘッドを取り付け、翌々12日午前9時ごろ、北緯28度39分、東経129度34分ばかりの地点で応急修理を終えた。

そして本船は、主機を回転数毎分500の低速にかけて名瀬港に引返し、同日午後1時ごろ同港に入港した。

（原因）

本件運航障害は、主機整備中シリンダヘッドの締め付けナットが適切に締められず、その後シリンダヘッドとシリンダライナとの接合部から燃焼ガスが漏れ出ししたが、運転中のガス漏れ点検が不十分であったため、燃焼ガスが漏れしするまま運航するうち、接合部のガスケットパッキンが破れて同ガスが吹き抜け、運航不能となったことに因って発生したものである。

(受審人の所為)

受審人Aが、トルクレンチを用いずに整備した主機の運転管理に従事する場合、シリンダヘッドの締め付けが不足していることも予想されたから、運転中シリンダヘッドの接合部に手を当てるなどしてガス漏れの有無を点検すべき注意義務があったのに、これを怠り、整備後1週間ほど格別異状を感じないまま運航できたので大丈夫と思い、ガス漏れの有無を点検しなかったことは職務上の過失である。